

INTERNACIA FERVOJISTO

2013 . 2

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

REDAKTORA RAPORTO

Denove pasis unu jaro, kaj mi devas taksi la pasintjaran laboron de la Redaktora Komisiono. Mi povas konstati, ke la kvarmembra komisiono precize faris tiujn taskojn, kiujn ili entreprenis. Sekve de tiu agado denove aperis ses numeroj de nia faka revuo „Internacia Fervojisto" en la jaro 2012, unuope po 20 paĝoj. Entute aperis 72 artikoloj kun 92 fotoj. En la komenco de la pasinta jaro ni havis problemon, ĉar la antaŭa presejo en Budapest transformiĝis, kaj ne entreprenis plu presi nian revuon. Ni serĉis novan presejon, kaj ni trovis pli ol 100 km-ojn for de Budapest. Tiu fakto donas al ni plusajn taskojn, sed tamen tiel ni povas garantii la regulan aperon de nia revuo.

La redaktoraj principoj de la Redaktora Komisiono estas tio, ke ni klopodu aperigi multajn artikolojn pri fakaj, movadaj kaj kulturaj temoj tiel, ke la revuo ricevu la plej gravajn partojn por tiuj artikoloj, pro kiuj oni establis la revuon, sed tamen oni devas disponigi spacon por ceteraj verkaĵoj, temoj, eĉ la revuo estu belaspekta, la artikoloj estu interesaj sen eraroj, eĉ ĝi havu sufiĉajn fotojn.

Plu vivas tiu praktiko, ke nur kelkaj membroj de nia federacio verkas uzeblajn artikolojn por nia revuo. Bedaŭrinde malgraŭ nia kontinua instigo la situacio ne ŝanĝiĝis. En la lasta „Redaktora raporto" mi donis kelkajn konsilojn kaj proponojn por plibonigi la nivelon de nia revuo, sed mia klopodo estas senrezulta.

Tamen mi esperas, ke laŭ la kontinua agado de la Redaktora Komisiono, la revuo „Internacia Fervojisto" restos belaspekta, riĉenhava kaj valora faka revuo.

István Gulyás

Frontpaĝo:

TGV trajno en Francio

Enhavo:

EL KONGRESA LANDO

En la antaŭa numero de nia revuo «Internacia Fervojisto» ni jam prezentis kelkajn belegajn regionojn de la departamento Ĝirondio, kie okazos multaj duon- kaj tuttagaj ekskursoj dum la 65-a IFEF-kongreso. Nun ni daŭrigas tiun prezentadon, por ke la kongresanoj havu eblecojn elekti el inter belegaj vidindaĵoj.

LA ARBARO

Malantaŭ la dunoj, pinarbarego etendiĝas sur la vasta sabla "erikejo", tiel nomata pro sia antaŭa aspekto: marĉeca ebenaĵo, kie floris eriko kaj kie ŝafoj kuris garditaj de ŝafistoj superstarantaj sur stilzoj. La hodiaŭa arbaro estas nova.

Ekde la mezepoko oni antaŭvidis projekton por fiksi la sablon de la marbordaj dunoj. La realigado de tiu projekto efektive komenciĝis dum la XVIIl-a jarcento, dank' al la inĝeniero Brémontier. La procedo konsistis en la starigo de fostoj por haltigi la venton kaj la sablerojn. Malantaŭ tiuj fostoj oni semis pinojn, protektitaj de erikaj faskoj.



La pinastro (aŭ la mara pino) toleras malriĉan sablan grundon. Ĝi estas altstatura arbo, kiu rapide kreskas. Ĝia selo estas skvama kaj raspa. Ĝi portas pinglojn kaj brunajn konusojn (strobiloj) formitajn el skvamoj entenantaj piniojn.

La pinastron oni uzas cele al la ligno, ankaŭ por paperfabrikoj aŭ rikoltante ĝian rezinon. En la jam malnovaj arbaroj kreskas nun ankaŭ aliaj plantoj en la subarbejoj:

— eriko j — ileksoj — genistoj — uleksoj — filikoj — arbutujoj

Meze de la XIX jc drenplanoj ebligis kreskigi la arbaron ankaŭ sur la vastaj enlandaj erikejoj. Tiun pinarbaron tre facile detruas fajro. Pro tio estas tie malpermesate ekbruligi fajron. Tien forĵetu nek alumeton, nek cigaredon.

Kompilis: **Jean Ripoche**

LA "STACIDOMO DE ORLEANO" EN BORDOZO

La stacidomo de Orleano situas sur la dekstra bordo de la rivero Garono kaj ĝi estas unu el la komence estintaj tri stacidomoj de Bordozo. El tiuj tri nun funkcias nur unu.

Tiun stacidomon de Orleano konstruigis la «Kompanio de Paris-Orleans» inter la jaroj 1851 kaj 1853. Temas pri kapstacio, konstruita de la arkitekto Darru laŭ novklasika arkitekturo.

Pro manko de ponto en la urbo, la pasaĝeroj vojaĝante el Parizo al la suda Akvitanio, oni devis eltrajniĝi en tiu stacidomo, transiri Garonon kaj reentrajniĝi en la «Johano-stacidomo» — Bordeaux-Saint-Jean.

Gustavo Eiffel kaj Paolo Regnauld en 1860 konstruis ponton por piedirantoj, kiu kunligas la du stacidomojn. La stacidomo de Orleano restis plu kapstacio de la «Kompanio Parizo-Orleano» [Compagnie du Paris-Orléans], dum «Kompanio de fervojoj de la sudo» [Compagnie des chemins de fer du Midi] estras Johano-stacidomon.

En 1898 la nunan Johano-stacidomon oni konstruis por akcepti pli multnombrajn



Flugperspektivo pri Bordozo

vojaĝantojn. De tiam la stacidomo de Orleano des malpli utilas.

En 1934 la du Kompanioj unuiĝis kaj en 1938 kreiĝis SNCF; tiu signifis la finon de tiu stacidomo profite al Johano-stacidomo.

Poste oni plu uzis ĝin nur por varoj antaŭ ol definitive flankenlasi ĝin ĉirkaŭ 1980; kaj la forlasita konstruaĵo ruiniĝis.

En 1984 oni registris ĝin kiel historian monumenton pro ĝiaj internaj dekoraĵoj, ĝiaj fasadoj kaj tegmentaĵaro.

Komence de la 21-a jarcento oni rekonstruis la konstruaĵon, kaj ĝi funkcias kiel kinejo kaj restoracio.

Cenona grupo

TRA LA MEDOC - REGIONO



La regiono MEDOC havas formon de triangulo, kies bazo situas inter Bordozo kaj la Arkaŝon-Golfeto. Ĝi kuŝas inter Atlantiko okcidente, Girond-estuaro oriente, kaj norde finiĝas ĉe la kabo «Pointe de Grave» (Gruzo-Pinto). Kvindek kilometrojn larĝa ĉe bazo kaj cent kilometrojn longa: tia estas la regiono famkonata pro la tie produktata ruĝa vino.

De la dunĉeno kaj lagoj proksimaj al Oceano ĝis Garonvalo etendiĝas vasta regiono, ebena kaj sabla, kovrita per pinarbarego. La vinberoj situas nur apud la departamento Ĝirondio laŭ mallarĝa grundobendo 10 ĝis 15 km-ojn larĝa kaj 80 km-ojn longa de sudo al nordo.

Laŭ romianaj bareliefoj, la vitokulturo jam komenciĝis ekde la antikva tempo. Oni transportis la vinon ĝis Trevo en Germanio, eĉ verŝajne ĝis Romo en bareloj, kies formo preskaŭ ne sanĝiĝis de tiam ĝis nun.

En tiu Medoka regionparto la konsisto de la grundo estas speciala, ĉar ĉi tie la tavolo reflektas la sunvarmon el gruzeoj, kiu akcelas la maturiĝon de la vinberoj. La subgrundo kelkloke konsistas el argilo, aliloke el kalkoŝtono, sed plej multloke el feroksida grejzo. La vito el ĝi ĉerpas substancojn, fero-tartratojn kaj aliajn mineralaĵojn, kiuj havigas al la vino specialajn kaj fortikajn efikojn.



De sudo al nordo sinsekvas multe da famaj produktolokoj, kiaj ekzemple: Ludon, Margaux, Moulis, Beychevelle, Saint Julien, Pauillac. En ĉi-lasta loko la ekskursantoj ĉiam haltas por viziti la vinkastelojn nomatajn «Château Pichon Longueville» kaj «Château Lynch-Bages».

Kompilis: **Jean Ripoche**

PARKO PALMER



La parko etendiĝas ĉe la flanko de la monteto, kaj tiel ligas la malsupran parton de la urbo Cenon, pli malnova, al la supra parto, pli moderna.

Tuj ĉe la enirejo de la parko ŝvelformaj statuoj de la skulptisto «Toussaint» bonvenigas vin.

Du kasteloj situas ĉi tie, kaj ekde septembro 2010 originala moderna kulturcentro, nomita Roko de Palmer, ĝi ebligas aranĝi muzik-koncertojn.

Oni povas elekti gapvagadon tra vastaj ondaj herbejoj, aŭ tra aleoj borderitaj per arboj kaj floroj, aŭ tra mallarĝaj padoj ĉe la flanko de monteto. La naturŝatantoj identigos la nomojn de arboj survoje: maronarboj, platanoj, ulmoj, fagoj, pinioj, pinoj, cedroj, tuliparboj …

Ĉiujare oni plantas novajn arbojn por garantii la regeneradon kaj belecon de la parko.

Kiu vizitas la parkon eble haltas ĉe la subĉiela teatro. La kuraĝuloj povas trejniĝi per montgrimpado sur klifo, aŭ sportumi en kvartala sportejo…

La parko estas ideala loko por kviete promenadi flanke de brua urba vivo.

Kial ĝi nomiĝas Palmer?

Karlo Palmer (Charles Palmer) angla generalo militis kontraŭ Napoleono dum la hispana milito, li venkis kaj en 1814 aĉetis bienon en la urbo Cenon, kaj aliajn en la medoka regiono (Medoc). Tial li posedis grandajn vitejojn. Oni ne scias, ĉu la burĝa domego de la parko – hodiaŭ nomita kastelo Palmer «château Palmer» – jam ekzistis, aŭ Palmer mem konstruigis ĝin. La bieno – kiu disvastiĝis sur tuta deklivo de la monteto – entenis ankaŭ herbejojn kaj arbaron. Post Palmer, la familioj Delbos, Secondat de Montesquieu, Drouet de Mongermont posedis ĝin.

En 1962 je la impulso de la tiama urbestro René Cassagne la urbo Cenon aĉetis la bienon kaj disponigis ĝin al la loĝantoj.

Tie ekfunkciis kulturcentro kun Esperanto-kurso jam dekomence, eĉ seninterompe ĝis hodiaŭ. Ĝi estas la sidejo de la loka grupo Esperanto-Gironde kaj ŝirmas valorajn historiajn movadajn dokumentojn kaj riĉan bibliotekon.

Sur la grundo de la parko arkeologia fosado malkaŝis fajne ornamitan plumbo-sarkofagon el la kvara jarcento. Hodiaŭ tiu vestiĝo – gardita en la Akvitania muzeo en Bordozo – atestas pri frutempa urbanizado en Cenon.

En la okcidenta parto de la parko – super dekliva herbejo kaj fronte al perspektiva panoramo, rigarde al Bordozo – staras kastelo Tranchère (nomita pri la pli frua urbestro). Tiu privata burĝa domo – konstruita komence de la 19-a jarcento – estas hodiaŭ posedaĵo de la urbo. Ĝi estas tute renovigita en la 1990-aj jaroj, ĝi gastigas nun muziklernejon. Sur pavimaro antaŭ la kastelo foje okazas koncertoj.

Cenona grupo

Raporto de la kasisto por la jaro 2012 (sumoj en eŭroj)

Enspezoj	2012	2011	Elspezoj	2012	2011
Kotizoj	4257,00	4402,00	IF-presado	1589,00	1595,00
Donaco	200,00	2,00	IF-sendo	1587,00	1494,00
FFK-vendo		10,00	UEA-kotizo	183,00	183,00
			Afrankoj FK	24,19	20,10
			Estraro	1301,83	541,00
			Bankkostoj	3,50	23,25
			ifef.net		28,70
Sumo :	4457,00	4414,00	Sumo :	4688,52	3885,05

	Bilanco je la 31-a de decembro 2012				
Aktivoj	2012	2011	Pasivoj	2012	2011
Banko	8589,88	7422,38	Kongresa Garantia Fonduso	18,78	18,78
UEA-konto	3935,68	3820,68	Junulara Fonduso	501,18	501,18
Kaso	1343,62	2520,64	Adopta Fonduso	98,85	98,85
Ricevotaj kotizoj	90,00	315,00	Terminara Fonduso	78,48	78,48
			Estrara Fonduso	369,52	369,52
			SAEF-Fonduso	1956,05	1956,05
			SAFE-Fonduso	1700,00	1700,00
			kongres-Fonduso	30,00	
			„Historia libro (IFEF 100 jaroj)"	1847,70	1847,70
			jarrezultoj sumigitaj	7346,14	6817,19
			ĉijara rezulto	-231,52	528,95
			antaŭricevitaj kotizoj (kotiz 2013)	200,00	162,00
			atendanta mono (IFEF redonos al ...)	44,00	
Sumo :	13959,18	14078,70	Sumo :	13959,18	14078,70

Membro-stato		
Lando	2012	2011
Aŭstrio	20	20
Belgio	15	15
Bulgario	15	15
Ĉeĥio	30	30
Ĉinio	15	15
Danio	30	30
Francio	70	70
Germanio	95	101
Hispanio	15	15
Hungario	20	30
Italio	45	45
Japanio	17	18
Kroatio	15	15
Norvegio	20	20
Pollando	10	15
Rumanio	15	15
Serbio	10	
Slovenio	10	10
Individuoj (2012: 1 BE+ 1 FI + 1 IL + 2 NL + 1 SK + 1 SE)	7	11
	474	490

Propono de buĝeto por la jaro 2014			
Enspezoj	EUR	Elspezoj	EUR
Kotizoj	4250,00	IF-presado	1600,00
FFK-vendo	30,00	IF-sendo	1600,00
		UEA-kotizo	186,00
		Afrankoj FK	30,00
		FFK-presado	25,00
		Estraro	800,00
		Bankkostoj	10,00
		ifef.net	29,00
Sumo :	4280,00	Sumo :	4280,00

Laurent Vignaud

TAGORDO DE LA NEPUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 65-a IFEF-kongreso en Artigues près Bordeaux (FR) 06.05.2013

Malfermo, konstato de mandatoj

Diskuto kongrespropono

2.1. Statut-ŝanĝoj rilate al la repago de la estraro

2.2. Estrarelekto

2.3. Elekto de la Komitatano "A" de IFEF ĉe UEA

2.4. Honorigoj

Diskuto, kasraporto-bilanco 2011/buĝeto 2013

Diskuto, analizo de situacio en kelkaj landoj

Diskuto pri venontaj kongresoj

Analizo pri eksteraj rilatoj

Eventualaĵo

Vito Tornillo
Sekretario de IFEF

TAGORDO DE LA PUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 65-a IFEF-kongreso en Artigues près Bordeaux (FR) 08.05.2013

1. Malfermo, konstato de la mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj
3. Honorigo al la mortintoj
4. Estraranaj raportoj

4.1. Sekretario

4.2. Redaktoro

4.3. Kasisto

5. Protokolo Herzberg (DE)
6. Raporto de la ĉefkomitatano
7. Kongrespropono

7.1.Statut-ŝanĝoj rilate al la repago de la estraro

7.2.Estrarelekto

7.3.Elekto de la Komitatano «A» de IFEF ĉe UEA

8. Raportoj de la Faka Komisiono (FK)

8.1 Gvidanto

8.2 Sekretario de la Fake Aplika Sekcio (FAS)
8.3 Sekretario de la Terminara Sekcio (TS)

9. Raportoj de la komisiitoj

9.1 Komitatano "A" de IFEF ĉe UEA.

10. Resumo de la jarraportoj 2012 el la landaj asocioj

11. Analizo de la nuna situacio en kelkaj landoj

12. Buĝeto 2014 kaj kotizkonfirmo

13. Rilatoj al aliaj organizoj:

13.1 UEA
13.2 FISAIC
13.3 Aliaj Esperantaj Asocioj

14. Venontaj kongresoj

14.1 Konfirmo de invito al la 66-a IFK en 2014
14.2 Elekto de lando por la 67-a IFK en 2015
14.3 Diskuto pri pluaj eblecoj

15. Eventualaĵoj

16. Libera diskutado

Vito Tornillo
Sekretario de IFEF

Tagordo por la kunveno de FK dum la 65-a kongreso

1. Bonvenigo kaj enkonduko fare de la FK-gvidanto.
2. Raporto de la Fake aplika sekcio-sekretario.
3. Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.
4. Fakaj programeroj dum la 65-a IFK.
5. Raporto de la Terminara sekcio-sekretario.
6. Raportoj de la TS-kunlaborantoj (kaj landaj kaj individuaj).
7. Trakto de nocioj laŭ informoj en Terminaraj Kurieroj.
8. Fakaj programoj dum la 66-a IFK.
9. Novaj taskoj por la sekcioj.
10. Informo pri serĉo de nova kunlaboranto (eventuala estonta sekretario de TS) en la Faka Komisiono
11. Eventualaĵoj (sub tio korektado de la adreslisto).

Jan Niemann
Gvidanto de la Faka Komisiono

VIZITO DE LA TRAMGARAĜO DE BORDEAUX

Por la teknikistoj de la fervojo kaj ankaŭ por ĉiuj, kiuj ŝatas la fervojan teknikon, ni aranĝos viziton *(daŭro preskaŭ 2 horoj)* de la tramgaraĝo kaj de la atelieroj de Bordeaux.

Trairante la vastan konstruaĵon kovritan per belega kupra tegmento, en kiu arkitekturo miksas harmonie malpoluritan vitron kun kruda betono, oni povos vidi la tornomaŝinon por la reprofiligo de la radoj, la kolonojn por levi la tramojn, la ruliĝantajn pontojn, la Centrigitan Komandejon, la Servan Stacion, kun ĝia aparato por plenigo de sablujoj, la giganta suĉilo por fari la internan purigon de la tramoj, la kontrolsistemo pere de kameraoj pri la stato de la pantografoj, k.t.p, fine, la areon por la tramparkado.

Informoj pri la elektra provizado novaperinta de la tramo de Bordeaux

Ĝi efektiviĝas laŭ 2 sistemoj:

— ĉu pere de ordinara provizado per katenario *(kontakto per aera linio),*

— ĉu per provizado el la grundo nomata france «APS, kreita de Innorail kun la konstruisto Alstom, kiel partnero.

Notindas, ke la elektra provizado el la grundo estas monda novaĵo. Tamen la plejaĝuloj rememoras, ke la tramo de la unua generacio de la jaroj 1950 jam profitis de la elektra provizado el la grundo. Tiu ĉi estis lokita en subtera kondukilo inter la veturaj reloj. Oni malsuprenirigis en ĝin apartan «ŝuon» nomatan «plugilo», lokitan sub la tramo por ĉerpi sian energion. Sed tiu ĉi provizado estis nek fidinda, nek sekura (la kurento 750 V estis ricevebla por ĉiuj uzantoj de la strataro, kiuj riskis elektrokuton. La nuna elgrunda sistemo «APS» tute ne similas al la tekniko de la unua duono de la 20-a jarcento. La fulmrapidaj progresoj sur la kampoj de elektroniko profitis al la nuna sistemo. Ĝi estas tre fidinda kaj tute taŭgas por la plej postulemaj sekuraj kriterioj.

Resume, la centra relo, kiu estas je la sama nivelo kiel la ŝoseo, ricevas elektran kurenton nur en la partoj troviĝantaj sub la tramo.

Vizitante la garaĝon vi komprenos, kial la centra relo estas senigita de la elektro, kiam ĝi ne troviĝas sub la tramo. Tamen, se vi estas scivolema kaj deziras pli scii pri la sekreto de tiu genia energiprovizado kiu konformiĝas al la estetika aspekto de la historia urbocentro de Bordeaux (tiun novan sistemon oni jam mendis en multaj urboj francaj kaj eksterlandaj por konstruo de novaj tramlinioj), mi donos al vi rendevuon okaze de mia prelego farota la 9-an de majo en la «MPS» *(Maison de la Promotion Sociale, domo por la socia stimulado)* de Artigues, kie okazos nia Kongreso.

Michel Lafosse

GRAVA DISTINGO

Pierre Robiolle nomumita Kavaliro de la honora legio

La 15-an de septembro 2010 nia honora prezidanto de F.F.E.A, ankaŭ prezidanto de la departementa komitato de la Manche kaj ankaŭ nacia prezidanto de la nacia grupo de la Rezistemuloj kaj Makisanoj ricevis la altan distingon de Kavaliro de la honora legio pro multagadoj faritaj dum 68 jaroj (militservoj, civilaj, profesiaj kaj asociaj).

Ni diru nur kelkajn vortojn pri la diversaj agadoj de la akceptinto.



Pierre Robiolle naskiĝis en 1923 en modesta familio (patro tipografo). Orfo de patrino kiam li estis tri jaraĝa, disigita de siaj du fratoj li sukcesis la unuagradan ekzamenon kun alta mencio de majoro de promocio. Kiam li estis dek kvin jaraĝa sia patro mortis kaj Pierre devige forlasis sian studadon kaj laboris kiel nutraĵvendisto ĝis la jaro 1942.

Je tiu dato, li estis postulita de la Germanoj por partopreni en la konstruo de la «Atlantika Muro». Li tuj forĵetis tiun ordonon kaj portempe vivis kaŝe en burgonja arbaro kun kelkaj kunuloj. En majo 1943 li edziniĝis kun filino el sia naska urbo. Kune ili partoprenis en la agadoj de la Makisanoj ĝis la ĉeso de la milito. Pierre ricevis la Medalon de la Makisanoj; la kamemoran medalon de la milito 39/45.

Poste, li laboris en la aŭto-riparejo de sia bopatro kaj samtempe denove li reprenis siajn ĝeneralajn studojn, trapasis ekzamenojn kaj dum du jaroj iĝis gimnazia profesoro. Sekve en 1951 li estis dungita de la fervojo. Rapide, laŭ lia peto, li estis misiita ĉe la algeria fervojo por sekurigi, kun helpo de la militista aŭtoritato, la personaron laborantan sur la fervojo.

Reveninte en Francion oni nomumis lin inspektoro, kaj denove oni misiis lin por krei lernejon por la instruo de la fervojistaj superuloj en Kamerunio.

Denove en Francio oni nomumis lin Ĝenerala inspektoro sur la tuta nacia teritorio partnere de la Ministerio de Nacia Edukado. En 1972 li estis dekoraciita de la bronza medalo de la Teknika lernado, en 1980 li ricevis la arĝentan medalon kaj en 1994 oni atribuis al li la honoran distingon de Palmordeno.

Paralele al sia profesia vivo, ekde 1966 Pierre eniris la asocian vivon ĉe la fervojistoj je la niveloj nacia kaj internacia. Pro tio en 1990 vicprezidanto de UAICF (Arta kaj Kultura Unio de la Franca Fervojo) li ricevis la Oran medalon de UAICF, en 1993 la Oran medalon de la Civitema Stelo, en 1994 la oran medalon de FISAIC (Internacia



Federacio de la Artaj kaj Intelektaj Societoj de la fervojistoj), kaj la arĝentan medalon de la Ministerio de la Junuloj kaj de la Sportoj en 1994.
En 1983, kiel faka inĝeniero pri fervojo kaj konstruaĵo, li emeritiĝis kun la altranga grado de honora faka inspektoro kaj ricevis la honoran medalon de la Ministerio de la Transporto.
La emeritiĝo ne lasis Pierre senlabora. Li akceptis novajn respondecojn en la socio-kultura kaj eksbatalanta medioj. Denove Pierre ricevis en 2004 la arĝentan medalon kaj en 2010 la oran medalon de rezistanoj kaj Makisano, kaj la Oran medalon de urbeto La Haye du Puits (Manche).
Krom multaj diversaj agadoj en la civila socio, mi nur deziras aldoni lian gravan rolon ĉe la esperantistoj.
Pierre estis prezidanto de FFEA (Franca Fervojista Esperanto-Asocio) de 1971 ĝis 1996. Sed dum la lasta kunveno en Artigues-prés-Bordeaux, nia prezidanto Pierre Robiolle anoncis sian intencon ne plu rekandidati. Ĉiuj gesamideanoj, kiuj paŝon post paŝo akompanis lin ekde 1971, bedaŭris lian decidon sed bone komprenis lian bezonon ripozi. Dum kvaronjarcento, Pierre neniam ŝparis siajn fortojn por ke nia asocio pli kaj pli disvolviĝu. Eĉ li sukcesis triobligi la nombron de niaj membroj. Li partoprenis multajn kunsidojn de I.F.E.F.; ekzemple Fakan kaj Terminaran Komisionojn. Li respondecis pri la Varbado-komisiono de I.F.E.F. Dum jaroj, li estis komitatano. Li starigis la IFEF-kongreson en Perpignan (553 ĉeestintoj). Por la multflanka kaj bonrezulta agado sur la tereno de la fervojista Esperanto-agado li ricevis la plej altvaloran distingon «Honora Membro de IFEF».
Ni kutime alparolis lin kiam iu ajn problemo prezentiĝis. Ĉiam pro sia sperto, pro siaj ĝeneralaj konoj, li konigis al ni la plej taŭgan respondon, la plej efikan manieron por solvi la problemon.
Dank' al Pierre helpita de gravaj bonvolemuloj, ni povis fieri pri nia asocio. Feliĉe Pierre tiutempe konsentis ankoraŭ responsi pri la kursoj, pri la ekzamenoj, fakte pri la instruado de Esperanto, kiun li tre bone majstras. Por danki lin pri tiu helpo kaj pro ĉiuj agadoj faritaj, la ĉeestantaro de nia ĝenerala kunveno varme aplaŭdis lin kaj decidis lin honori kiel Honoran Prezidanton de nia asocio.

Jean Ripoche

Jarkonferenco en Ĉeĥio

Dum la lastaj jaroj la Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio (Landa sekcio de IFEF) ĝenerale ĉiujare aranĝas membrokunsidon. Krom la printempa membrokunveno en marto 2012 en sidejo de ĈeFEA en Česká Třebová oni do organizis sian, vice jam la 47-an jarkonferencon. Tiu ĉi lasta okazis de la 26-a ĝis 28-a de oktobro 2012 en nordmoravia urbo Šumperk, tiun partoprenis pli ol trideko da membroj kaj gastoj.

Pri la urbo Šumperk.

Urbo Šumperk situas en la norda parto de Moravio, en rivervalo Desná, kaj ĝi estas perceptata kiel „viva pordo al montaro Jeseníky“.

Fondo de la urbo Šumperk okazis en tempo de t.n. granda kolonizado en la 13-a jarcento. La unua mencio pri la urbo datiĝas al la jaro 1281. En Šumperk pordaŭre loksidiĝis Dominikana ordeno, kiu ĉi tie en jaro 1293 sur periferio de la urbo fondis sian monaĥejon, al kiu apartenis ankaŭ preĝejo Anunciado de Sankta Maria.

Šumperk, jam de sia komenco kunligita kun mineksplutatado de metalercoj, relative rapide disvolviĝis. En la jaro 1391 la urbo ricevis vicon da rajtoj kaj privilegioj, i.a. mejlan rajton, kiu starigis la urbon preskaŭ al nivelo de reĝaj urboj.

En la 15-a jarcento 1490 reprezentantoj de nobelaro de Markgraflando Moravio kaj Princlando Silezio interkonsentis kaj akceptis komunan proceduron por akcepto de nova reĝo post morto de Matiaso Korvin, la hungara reĝo. Rande de tiuj ĉi okazaĵoj la urbo travivis eksterordinaran florstaton; jam en la jaro 1442 estis agnoskita gildo de drapfaristoj kaj tridek jarojn poste ankaŭ gildo de tolteksistoj, ĉio dank´ al longjara tradicia linkulturado kaj ŝafbredado.

La origina kastelo estis trakonstruita al renesanca kastelo post bruligo en la jaro 1513, kaj estis riparitaj la monaĥejo kun preĝejo kaj konstruita remparo ĉirkaŭ la tuta urbo. Ekonomia forto konstante plikreskis.



Šumperk en la jaro 1864

Sekva nelonga periodo de libereco, kaj prosperado estis ĉesigita de la batalo sur Blanka Monto en 1620. La tridekjara milito la urbon pli grave ne influis, krom la jaro 1643 kiam la sveda armeo elrabis la urbon.

El tiuj ĉi katastrofoj la urbo rekonsciiĝadis en unua duono de la 18-a jarcento, al kio helpis ankaŭ interesiĝo de nobeloj pri terkultura entreprenado en pli granda amplekso, de kiu estis nur malgranda paŝo reveni al tradicia teksaĵentreprenado. Manufakturada

metodo de produktado disvastiĝanta en Eŭropo venis en la 80-aj jaroj de la 18-a jc. En la 19-a jarcento venis la ekonomia revolucio, kaj en Šumperk ekloĝis pordaŭre riĉaj kaj famaj vienaj komercistoj kaj entreprenistoj, kiuj en la antaŭurbo fondis teksaĵfabrikojn, kaj ili konstruigis paradajn palacojn laŭ arkitekta modelo de la monarkia ĉefurbo Vieno. Tiu ĉi agado kunportis ankaŭ flatan indikon „Malgranda Vieno", kaj dinamikan ekspansion en antaŭurbon.



Aerfoto pri la nuna urbo Šumperk

Historion de Šumperk negative influis forloĝigo de plimulto de germane parolanta loĝantaro en la jaro 1945, kaj okupado fare de soveta armeo post 1968. Ekde tiu ĉi tempo la historia centro de la urbo malprosperis, kaj la urbo mem ĉiam pli multe estis plenigata de panelkonstruaĵoj. Ŝanĝo venis post la „velura" revolucio, kiam la historia urbocentro estis fare de Ministerio de Kulturo proklamita „urba memoraĵzono", kaj la urbo komencis aliformiĝi al pli bona stato. Nuntempe vivas en Šumperk ĉirkaŭ 27 000 loĝantoj.

La partoprenantoj de la jarkonferenco havis eblecon viziti tiun belegan urbon en la lasta tago de tiu konferenco.

Pri la jarkonferenco

Dum la jarkonferenco estis prezentita kaj akceptita la raporto pri la agado, kies kulmino estis la aktiva partopreno de dekkvin-membra delegacio en la 64-a IFK en Herzberg am Harz, la Esperanto-urbo, en Germanio. Pri la kongreso la ĉeestantoj de la konferenco k.a. vidis multnombrajn lumbildojn pri la aranĝo kaj la kongresurbo mem, kaj spektis filmon sub titolo „175 jaroj de Germanaj Fervojoj", projekciitan en la kongreso; fine sekvis faka prelego de Ladislav Kovář, vp de ĈeFEA.

En plua parto de la programo estis pritraktitaj kaj akceptitaj la raportoj pri agado de

unuanime akceptis fari proponon pri libervola monofero por la membroj de unuopaj landaj asocioj de IFEF, (en minimuma alto de unu Eŭro) al Kongresa fonduso de IFEF. Ĉiuj partoprenantaj membroj en la jarkonferenco surloke transdonis priskribitan monoferon al la kasisto de ĈeFEA. Post ricevo de monofero fare de aliaj membroj (kiujn oni informos perletere), la monsumo estos transdonita al IFEF kasisto en 65-a IFEF kongreso, en majo 2013.

En plia parto de la konferenco la ĉeestantoj partoprenis sabate antaŭtagmeze fakan ekskurson en entrepreno *Pars Nova, a.k.* en Šumperk, kie okazas plejparte adaptoj kaj riparoj de plej diversaj relveturiloj laŭ peto de la klientoj ne nur el Ĉeĥio, sed ankaŭ por diversaj eksterlandaj firmaoj kaj kompanioj.

Pri la firmao Pars Nova

Jam en la jaro 1884 estis konstruita en la urbo siatempe la plej granda kaj plej bone ekipita ŝtata bontenejo sur teritorio de Aŭstrio–Hungario. Kun kreskanta modernigo de la fervojoj oni jam antaŭ la dua mondmilito pripensis pligrandigi lokan lokomotivejon kaj remizon. Post la milito estis bezonata celkonformigi sin al ĝiaj postsekvoj kaj solvi problemaron rezultanta de disvastigita sortimento de trakciil- kaj vagonstokoj.


Dum la jarkonferenco

La propra historio de la nuna firmao *Pars Nova a.s.* en Šumperk komenciĝis post la 2-a mondmilito, nome la 8-an de decembro 1947, kiam estis metita la baza ŝtono por konstruo de la entrepreno sur areo de 22 hektaroj da grundo. La 1-an de junio 1952 estis ĉi tie inaŭgurita parta ekspluatado de la nova ČSD laborejo kaj bontenejo por trakveturiloj.

La laborejo origine estis destinita por riparado de motorvagonoj. Tamen baldaŭ tiu ĉi principo eksvalidis, kaj ĉi tie estis kreita iu prototipa riparejo, en kiu estis riparataj ne nur motorvagonoj, sed ankaŭ lokomotivoj de ĉiuj tipoj, elektraj lokomotivoj praktike de ĉiuj serioj, kaj diversaj specialaj trafikiloj por bontenado de troleo kaj aliaj. Dum la unuaj 15 jaroj de la agado tie ĉi estis riparitaj preskaŭ 8 000 da diversaj veturiloj, apartenantaj al kvindek diversaj konstruaj serioj kaj tipoj.

En la jaro 1993 komenciĝis nova etapo en historio de la entrepreno, fare de privatigo de fervojaj riparejo kaj maŝinejo ČSD.

Nuntempe, unu el la plej signifaj firmaoj en Ĉeĥio en la fako, *Pars Nova a.s.* povas fanfaroni pro multnombra sortimento de farataj riparoj kaj modernigo kiel de fervojaj veturiloj, tiel ankaŭ de tramoj kaj ekde jaro 2000 ankaŭ de trolebusoj, kaj tiuj ĉi ne



Vizito en la firmao Pars Nova

nur por klientoj en Ĉeĥa Respubliko, sed ankaŭ en Slovaka Respubliko, Ukrajno, Bosnio kaj Hercegovino, kaj aliaj eŭropaj landoj. La firmao kun 800 dungitoj ankaŭ apartenas al la plej grandaj en la regiono. Pere de siaj novaĵoj la firmao *Pars Nova a.s.* ĉiujare prezentas sin ankaŭ en iuj signifaj foiroj enlande kaj eksterlande, kie per siaj sukcesaj produktoj pli disfamigas la bonfamon de la ĉeĥaj riparejoj kaj bontenejoj.

La 3-an de oktobro 2012 la firmao *Pars Nova*, finigis projekton EKO-energio, kiu dank´ al konstruaj kaj teknologiaj adaptoj alportos malplialtigon en konsumo de energio, kostoj por infrastrukturo, kaj polucio de CO2 pri pli ol 20%. Ekde la jaro 2008, kiam *Pars Nova* fariĝis parto de grupo Škoda Transportation, ĝi investis por modernigo de fabrikada procedo pli ol 250 milionojn da kronoj (pli ol 10 milionojn da eŭroj). En la jaro 2012 temas pri pli ol 30 milionoj da kronoj.

Pars Nova – kiu apartenas al la plej renomaj firmaoj specialiĝintaj al riparoj, modernigo kaj produktado de relveturiloj – en 2012 jubileis 65 jarojn ekde la komenco de fabrikado. Tio alportis bezonon investi ne nur en teknologiojn, sed ankaŭ al entreprena areo mem. „Nun ni finis projekton de EKO-energio, kiu celas pligrandigi efektivecon en la eluzado de energioj en la firmao. Parto de la projekto estas konstruaj adaptoj kiel rekonstruo de fenestroj kaj pordoj, izolo de tegmentoj, tegmentolukoj, kaj vertikalaj periferiaj konstrukcioj, kaj teknologiaj aranĝaĵoj, kiel ekzemple modernigo de ekspluatataj kaldronoj aŭ rekonstruo de varmdistribuiloj.

La realigo de la projekto EKO-energio okazis dum du jaroj. Rezulte oni ŝparas 22 %-jn da energio, kaj entute pli ol 7 milionojn da kronoj (ĉ. 290 mil eŭroj) ĉiujare. *Pars Nova* samtempe kontribuos por plibonigo de vivmedio, kiam la kvanto de toksoeligo de CO2 de ĝia ekspluatado povos reduktiĝi je 20%.

Konstruaj adaptoj okazis en ĉiuj hejtigataj konstruaĵoj, investaj kostoj atingis monsumon 38 milionojn da kronoj, la redono de la investoj estas supozata en ses jaroj. „Dank´ al la projekto, okazis enkonduko de energetika direktado, kaj pliprecizigo en mezurado de varmo kaj elektra energio. Eligvarmo de kompresoroj estas uzata por hejtigado de la konstrua halo. Plia teknologia novaĵo estas la instalo de vapora rotacia reduktilo, kiu baze de diferenco en premgradiento de la jam produktita vaporo servas por produktado de elektra energio. Dank´al tio oni povas ĉerpi „verdan energion“ por tiumaniere produktataj kilovatojn de elektra energio.

La partoprenantoj de la jarkonferenco ĝuis la vizitadon en la firmao *Pars Nova*, kaj



Partoprenantoj de la konferenco antaŭ la teatro

dankis tion al la organizantoj. Dimanĉe antaŭtagmeze okazis i.a. gvidata promenado tra historia centro de la urbo Šumperk kaj vizito en Urba Teatro, akompano de sperta loka ĉiĉerono. Kiel jam fariĝis kutima, ĉiuj partoprenantoj ricevis pri la traktataj temoj kaj vizititaj lokoj fakajn tekstojn kaj priskribojn en Esperanto.

Venonta pritaksa membrokunveno okazos printempe, fine de marto 2013.

Jindřich Tomíšek

Terminologia angulo

Pri stacio kaj haltejo

Fervoja **stacio** estas nocio de trajnvetura teknologio, kaj principe ne rilatas al pasaĝer- kaj vartrafikoj. Ĝi koncernas sekcion de fervojlinio (linioparto inter envetu-raj signaliloj), kie troviĝas trakforkoj kaj eblas gravaj influoj al trajntrafiko, ekzemple trajnkruciĝoj, trajndevancoj, komenco kaj fino de trajnkursoj.

Fervoja **haltejo** estas nocio de pasaĝertrafiko. Tie laŭplane haltas trajnoj por en- kaj elvagoniĝoj de pasaĝeroj. La haltejo povas esti eksterstacia aŭ enstacia. Sekve stacio kun pasaĝerkajo(j) estas kaj stacio (el teknologia vidpunkto) kaj haltejo (el pasaĝera vidpunkto).

Laŭ PIV, ekster fervoja **stacio (6)** interesu nin ankaŭ ĝeneraltrafika **stacio (1)**, kiu estas grava haltejo de iu trafikilo (do ankaŭ de tramvojo, funikularo, telfero, por aŭtobusoj, ŝipoj ktp) kun instalaĵoj por priservo de pasaĝeroj.

Heinz Hoffmann
Sekretario de IFEF-Terminara Sekcio

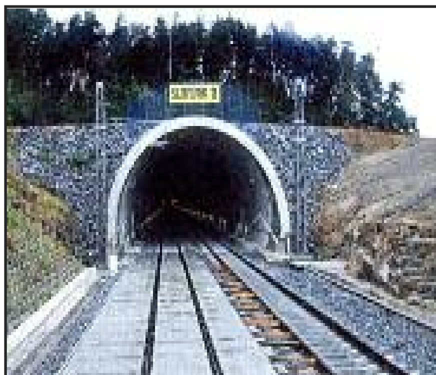
EL FERVOJA MONDO

Aŭstrio: **Trajnoj *Railjet* transportos ek 2013 ankaŭ biciklojn**

Ekde aŭtuno 2012 ĝis printempo 2013 estas modifataj 51 veturilkombinaĵoj *Railjet* de kompanio *ÖBB* por transporti biciklojn. La trajnoj *Railjet* diference de trajnoj *EC* kaj *IC* ĝis tiam transporton de bicikloj ne ebligis. Por tiu ĉi celo aperas en pasaĝervagono kun kondukisteja kupeo kun ses lokoj por bicikloj. Novaĵo estas ŝaltilo por ŝargado de bicikloj kun elektra energio. Investo por modifo atingos ĉirkaŭ 1,2 milionojn da eŭroj. La kompanio *ÖBB* tiel en 2013 plialtigos kapaciton por transporto de bicikloj en longdistancaj trajnoj je 18 procentoj al meznivele 1760 lokoj tage.

Ĉeĥio: **Tuneloj apud *Olbramovice* rektigis 4-an koridoron**

Merkredon, la 29-an de aŭgusto 2012 rapidtrajno 202 kun forveturo je 15:42 horo estis la unua, kiu trafikis sur unua trako de la novkonstruita linisekcio inter *Olbramovice* kaj *Benešov u Prahy* tra tri novaj tuneloj – la plej longa estas *Zahradnický* (1044 m), sekvas *Tomický I* (324 m), kaj *Tomický II* (252 m) - kaj tra novaj haltejoj *Tomice* kaj *Bystřice u Benešova* (antaŭe stacioj).



La finita konstruaĵo alportis vastajn modifojn de liniotraceo en stacioj *Votice* kaj *Olbramovice*. En *Olbramovice* oni rekonstruis dek trakforkojn, du pontojn, unu kulverton. Aldone konstruitaj estas subpasejo interkaja kun liftoj kaj ankaŭ novaj pasaĝerkajoj. Modernigo krome kunportis vicon da novaj rektigitaj linisekcioj, kompletan dutrakigon kaj aranĝon de ambaŭdirekta aŭtomata bloksistemo. Oni rekonstruis preskaŭ 40 km-jn da fervoja infrastrukturo kaj sternis pli ol 36 km-jn da nova trako kun reloj *UIC 60,* kaj anstataŭigis 5,6 km-jn da uzita trako. Kvinopo da tuneloj (tra tuneloj ĉe *Votický* kaj *Olbramovický* oni trafikis jam pli frue), al kiuj laŭ nuntempaj normoj oni devis konstrui helpalirojn, longas precize 2,7 km-jn. Kaj ankoraŭ unu malfacile supozebla numero: Oni devis transloki pli ol 2,3 milionojn da kubometroj de teraĵo. Investkostoj por tiu ĉi liniosekcio 18,4 km-jn longa estis ĉirkaŭ 6,7 miliardoj da kronoj, el tiuj 4 miliardojn pagis Eŭropa Unio pere de Operacia programo Trafiko. Konstruadon plenumas konsorcio de firmaoj *Subterra, Viamont DSP* kaj *Eurovia*, sub komuna nomo *VoBen*. Rolon de projekciisto plenumis kompanio *SUDOP Praha*.

Konstrulaboroj sur priparolata linio komenciĝis en aŭgusto 2009 kaj finkonstruo estas planita por fino de 2013. Decidaj alportaĵoj de la konstruaĵo estas atingita transiro de relveturiloj de kategorio *D4 UIC*, limprofilo karga *UIC-GC*, garantio de pli bona traireblo kaj pligrandigo de maksimuma rapido ĝis 160 km/h.

Ĉinio: **Estas menditaj pliaj motorvagonkombinaĵoj por ekspluatado**

Ministerio de fervojoj en Ĉinio reviziis strategion de sia ekspluatado kaj ŝanĝis mendon al kontrakto el jaro 2009, laŭ kiu komuna entrepreno *Bombardier Sifang Transportation* liveru 20 okvagonajn kaj 60 deksesvagonajn kombinaĵojn por grand-

rapido. Nombro da kombinaĵoj por rapido 380 km/h estis malaltigita, male estis menditaj pli multaj por rapido pli alta ol 250 km/h. La kontrakto nun inkluzivas liveron en nombroj: 70 okvagonaj kombinaĵoj *Zefiro 380* kun plej granda rapido 380 km/h, 46 *Zefiro 250* kaj 60 *Zefiro 250 NG*.

Hungario: **Elektokonkurso por radikala rekonstruo de stacio *Vác***

Nacia Oficejo por evoluigo de infrastrukturo en Hungario komence de septembro 2012 anoncis elektokonkurson por totala rekonstruo kaj modernigo de fervoja stacio en urbo *Vác*, kiu situas apud linio inter Budapest kaj la slovaka urbo *Štúrovo*. Valoro de mendota rekonstruo estas ĉirkaŭ 52 milionoj da eŭroj. Granda parto de konstrulaboroj estos financata el eŭropaj programoj. Laŭplane aperos novaj tegmentitaj insulkajoj, subpasejoj por piedirantoj kaj biciklistoj. Oni rekonstruos ankaŭ la stacidomajn konstruaĵojn, inkluzive de antaŭa tereno. Al la projekto apartenas ankaŭ konstruo de parkadejo *P + R* kun 347 parkadlokoj rekte apud la stacio.

Hungario: **Novaj lokomotivoj por Hungario portas nomon *TRAXX***

Post pluraj jaroj hungara ŝtata kompanio *MÁV – Trakció* sukcesis rimarkinde novigi sian trakciilstokon. Lokomotivoj tipo 480 nomataj *TRAXX* de germana fabrikisto *Bombardier* servis ĝis nun sen gravaj komplikaĵoj. Konkursa traktado por aĉeto de novaj dukurentaj elektraj lokomotivoj estas anoncita por la jaro 2007.
Por la konkurso tiam sinanoncis kompanioj *Siemens* kun lokomotivo *EuroSprinter*, *Alstom* kun lokomotivo *Alstom Prima*, kaj ankaŭ kompanio *Bombardier Transportation* kun lokomotivo *Bombardier TRAXX*. Ĝuste tiu ĉi lasta venkis la elektokonkurson.
Kontrakto por livero de 25 novaj lokomotivoj estis subskribita 25-an de novembro 2008. Aĉetkosto de unuopa lokomotivo estis iom pli ol 3 milionoj da eŭroj. Tiuj ĉi novaj dusistemaj veturiloj estas konstruitaj por rapido 160 km/h, kaj trakcikapablaj sur ambaŭ provizadsistemoj ne nur en Hungario, sed ankaŭ en eksterlando. Fabrikado de lokomotivoj okazis en jaroj 2010 ĝis 2012 en germana *Kassel*. La unua lokomotivo de tiu ĉi serio kun inventara numero 480.001 venis sur hungarajn trakojn 23-an de oktobro 2010. Du tagojn pli poste ĝi jam estis oficiale prezentata en stacio *Nyugati* en Budapest. Lastan lokomotivon laŭ la kontrakto oni enkondukis en trafikon 3-an de februaro 2012.
La lokomotivoj *Bombardier TRAXX* en ekspluatado iom-post-iome anstataŭis malnovajn lokomotivojn de serio *43x* (pli frue *V 43*), aŭ *63x* (pli frue *V 63*). Plejparte ili trakcias sur rondkurso de IC-trajnoj Budapest – *Debrecen – Nyíregyháza – Miskolc* – Budapest, kaj aliajn trajnojn en enlanda trafiko. Spertoj el ekspluatado montras bonajn rezultojn. Kompare al malnovaj lokomotivoj de serio *43x* (*Szili*), ŝparo de elektra energio estas preskaŭ kvarono. La novaj lokomotivoj krome bezonas malaltigitajn bontenadkostojn, kaj havas pli altan fidindecon. Unuopa lokomotivo veturas meznivele 22 500 km-jn en monato.

Italio: **Por esti ekologia kaj konkurenckapabla**

En oktobro 2012 okazis en Venecio konferenco pri klimatŝanĝoj kaj ekologiaj celoj enkadre de eŭropa trafika politiko. En aranĝo okazis vastaj diskutoj de fervojaj operatoroj. Partoprenis ankaŭ plenumdirektoro de *CER Libor Lochman*, kiu prezentis kontribuaĵon pri Avantaĝoj de fervojo super aliaj formoj de trafiko en sfero de bontenadeblo.

Preparis: **Jindřich Tomíšek**

INTERNACIA FERVOJISTO
63-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto -Federacio**

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com“

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com“

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it“

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr“

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos út 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu“
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al
„Laurent Vignaud“
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Misztótfalusi Nyomdaipari Kft.
Hungarlando
„www.ifef.net“
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk“
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de“
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„kovar.lad@email.cz“

ENJU ENEV
1944 — 2012



Nia kolego, amiko, samideano Enju Enev en sia 68-a vivjaro pro grava malsano mortis la 9-an de septembro 2012.

Li naskiĝis en urbo Burgas. En 1966 j. li elektis sian profesion ĉe la Bulgara Ŝtata Fervojo (BDZ).

Li laboris kiel lokomotivestro.

En urbo Burgas li aliĝis al la grupo de Esperanto kaj kunlaboris en la movada agado. En 1987 j. li estis elektita prezidanto de la Bulgara Esperanto Fervojista Asocio (BEFA).

Dum la dua periodo de la prezidantado de Enev, la Asocio tre suferis pro la tiama ĝenerala malpliboniĝo de la ekonomia kaj socia situacio. Tamen la estraro venkis la financajn kaj organizajn malfacilaĵojn kaj sukcesis ĉiun jaron aranĝi membrorenkontiĝon. La bulgaraj membroj eĉ partoprenis regule en IFEF kongresoj.

S-ro Enev partoprenis en multaj IFEF kongresoj. Li estis LKK-membro de kvar IFEF-kongresoj, organizitaj de BEFA en Bulgario. En la kongresoj en Varna (1968) kaj Slanĉev Brjag (1974) li estis membro de LKK. Dum la 54-a IFEF-kongreso en Plovdiv (2002) li estis LKK sekretario. Dum la 62-a IFEF kongreso en Sofia (2010) li estis LKK-vicprezidanto.

S-ro Enev estis kunaŭtoro de Esperanto-Bulgara Teknika Vortaro. Li organizis multajn kursojn en la urbo Burgas por komencantoj kaj estis tre aktiva membro de BEFA.

Multajn jarojn li estis membro de la estraro de Bulgara Esperanto Asocio (BEA).

Amiko Enju, ni konservas vian memoron! Ripozu en paco!

Bulgara Esperanto Fervojista Asocio